

L'insertion internationale des grands groupes automobiles français s'est profondément transformée depuis dix ans

Depuis 2018, la contribution des groupes industriels français du secteur automobile au solde courant des biens a fortement diminué, tout en restant positive (grâce à la montée du négoce international). Leur solde en douanes est en effet devenu négatif, les groupes automobiles français important désormais davantage de biens manufacturés à l'étranger qu'ils n'exportent de biens fabriqués en France. Cette évolution s'explique par l'accélération du déplacement des chaînes de valeur vers l'étranger, avec le développement des unités d'assemblage hors de France (principalement en Europe) et une dépendance croissante aux consommations intermédiaires d'origine étrangère, notamment chinoise. Cette internationalisation par production sur des sites à l'étranger s'est accompagnée d'un renforcement des exportations totales (douanes et négoce), mais d'un recul du solde commercial de ce secteur.

Barbara CASTELLETTI FONT, Antoine LALLIARD
Direction de la Balance des paiements

Codes JEL
F15, F23, L62

– 7,8 milliards d'euros

la dégradation de la contribution des groupes automobiles français au solde douanier de la France de 2013 à 2023

+ 5,8 milliards d'euros

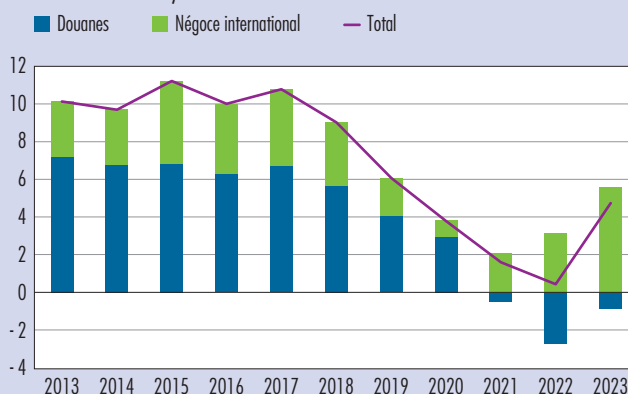
la contribution des groupes automobiles français au solde du négoce international en 2023

23 %

la part de la production de véhicules légers des constructeurs français sur le territoire national en 2023

Contribution des grands groupes automobiles français au solde des biens de la France

(en milliards d'euros)



Source : Calculs Banque de France, sur la base des données des Douanes et de la balance des paiements.

1 La contribution historiquement positive des groupes industriels français au solde des biens s'est progressivement concentrée sur le négoce

Depuis la fin des années 2000, la France est dans l'ensemble importatrice nette de véhicules automobiles. D'un côté, la pénétration du marché français par les constructeurs étrangers alimente la hausse des importations ; de l'autre, les exportations sont freinées par la stagnation, voire le déclin, de la production automobile en France.

Au sein du secteur automobile, la contribution des constructeurs français au solde commercial est longtemps demeurée fortement positive. Cet article montre que les choix de localisation de la production de ces groupes ont progressivement fait disparaître leur excédent en douane, au profit d'un excédent au titre du négoce international.

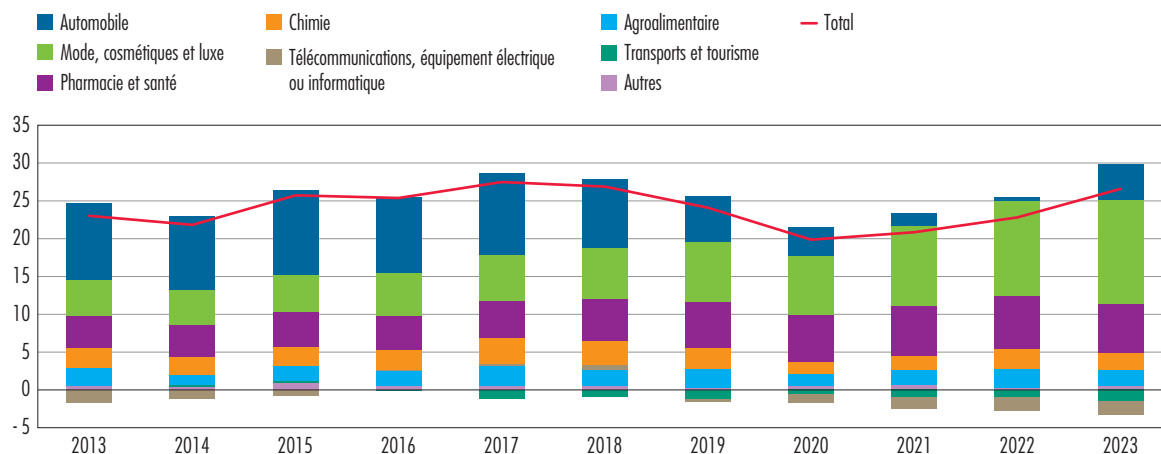
La balance des biens des grands groupes français demeure excédentaire, même si elle diminue nettement à partir de 2018

Contrairement à l'ensemble de la nation, les grands groupes français¹ affichent une balance des biens largement positive². Jusqu'en 2018, les grands groupes français du secteur automobile étaient traditionnellement les principaux contributeurs (hors aéronautique et énergie) à l'excédent de la balance des biens, avec environ 10 milliards d'euros d'excédent annuel. Cependant, leur contribution a fortement diminué entre 2019 et 2022, jusqu'à presque disparaître en 2022, malgré une récupération partielle observée en 2023.

Pour comprendre ces évolutions, on décompose ici le solde des biens des grands groupes de la filière automobile française entre douanes et négoce international.

G1 Contribution par filière des grands groupes industriels français au solde des biens

(en milliards d'euros)



Champ : Hors aéronautique et armement, et hors énergie.

Note : Les échanges de biens mesurent les données douanières et le négoce international.

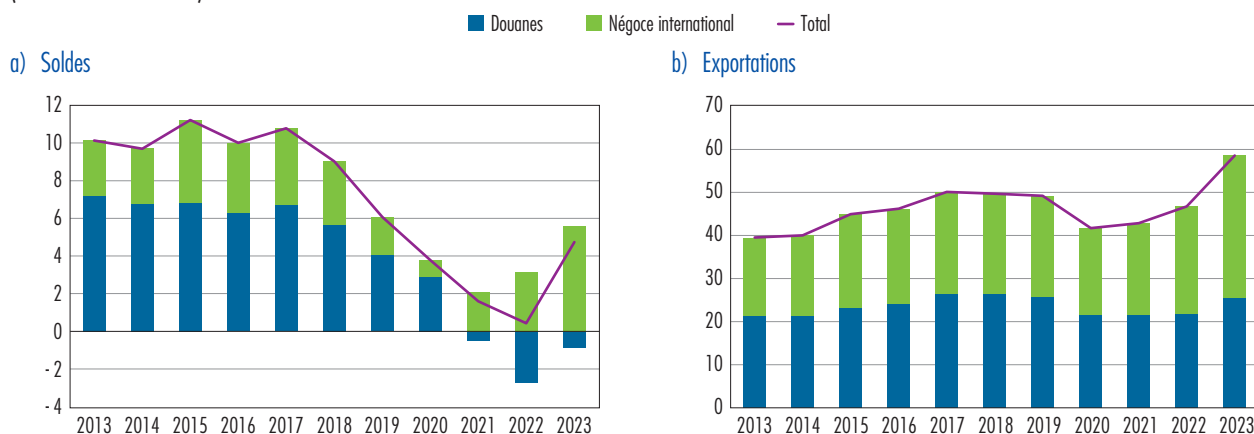
Source : Calculs Banque de France, sur la base des données des Douanes et de la balance des paiements.

1 La notion de « grands groupes » recouvre ici les déclarants directs à la balance des paiements, soit les firmes non financières dont les échanges transfrontaliers dépassent un seuil réglementaire défini par la Banque de France (actuellement en vigueur : décision n° 2007-01 du Comité monétaire du Conseil général de la Banque de France). Dans cet article, nous retenons, pour les groupes automobiles, les principaux i) constructeurs automobiles français ; et ii) équipementiers français. Cf. annexe méthodologique pour plus de détails.

2 Le graphique 1 présente, pour un panel constant de grands groupes français, un solde positif de biens hors filières de l'énergie et de l'aéronautique. Ce résultat d'ensemble contraste avec le solde négatif persistant des biens hors énergie de l'ensemble de la nation. La filière aéronautique, particulièrement excédentaire en biens, est retirée du graphique pour des raisons de lisibilité des autres catégories.

G2 Contribution des groupes automobiles français aux échanges de biens entre douanes et négoce international

(en milliards d'euros)



Source : Calculs Banque de France, sur la base des données des Douanes et de la balance des paiements.

Ce dernier correspond à l'achat et à la réexportation ultérieure de produits depuis des sites de fabrication situés à l'étranger, sans transit physique par le territoire national, c'est-à-dire sans passage de la frontière française (ce que captent les douanes). Cette distinction permet d'évaluer les effets de la réallocation de la chaîne de valeur ajoutée de la France vers l'étranger.

Le négoce international a progressé de manière marquée, atteignant un solde historiquement élevé en 2023 (cf. graphique 2a). En revanche, l'excédent douanier traditionnel, qui se situait entre 6 et 7 milliards d'euros par an entre 2013 et 2018, a disparu. Ainsi, entre 2021 et 2023, les principaux groupes français de l'automobile sont devenus des importateurs nets en données douanières.

L'évolution des soldes des constructeurs et équipementiers automobiles entre négoce international et commerce en douanes reflète un déplacement des unités de production, notamment d'assemblage final, du territoire national vers des pays tiers. La combinaison des exportations douanières depuis le territoire national et des recettes issues du négoce international met en évidence un record historique de pénétration des marchés mondiaux par les constructeurs français (cf. graphique 2b).

La ventilation géographique des échanges de la filière automobile reflète la montée en puissance d'unités d'assemblage final dans l'Union européenne

Si un effet conjoncturel lié à la crise Covid est indéniable, l'analyse de la répartition géographique met également en lumière l'essor des unités d'assemblage final à l'étranger, principalement dans l'Union européenne, ainsi que l'accroissement de la fourniture d'intrants importés. Ces évolutions résultent de la réallocation internationale des chaînes de valeur des industriels automobiles français.

Au-delà des grandes masses de flux de douanes et de négoce, présentées dans les graphiques 2 et 3 (*infra*), l'analyse détaillée des flux par pays indique, sans grande surprise, une ventilation des exportations des constructeurs et équipementiers automobiles correspondant à leurs principaux marchés extérieurs. En revanche, les importations montrent un plus grand degré de concentration autour de pays connus pour héberger des unités d'assemblage des grands industriels français (notamment l'Espagne, le Maroc, la Roumanie et la Slovaquie).

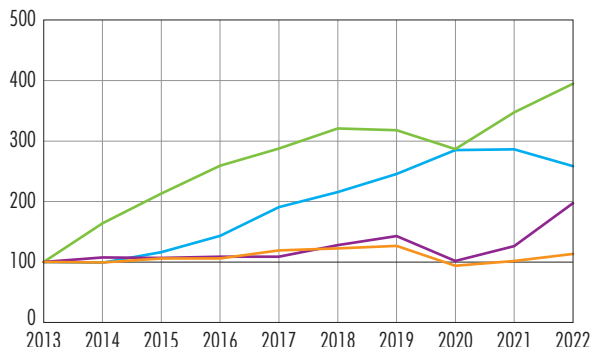
En plus des produits finis, les échanges en douanes recouvrent également les importations d'intrants industriels,

G3 Comparaison des importations de biens des grands groupes français de l'automobile depuis une sélection de pays avec l'ensemble des importations

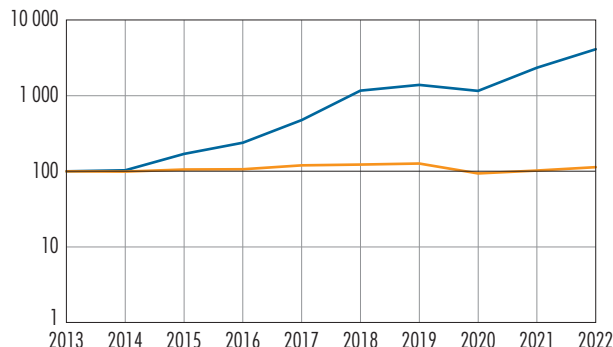
(base 100 = 2013)

— Chine — Maroc — Roumanie — Slovaquie — Ensemble des importations (hors Chine, Espagne, Maroc, Roumanie et Slovaquie)

a) Importations à partir d'une sélection de pays



b) Importations à partir de la Chine (échelle logarithmique)



Notes : Les échanges de biens mesurent les données douanières et le négoce international. On évalue la montée en puissance de certains pays fournisseurs en comparant l'évolution des importations des grands groupes automobiles français en provenance de ces pays, avec un ensemble de référence représentant le total des importations en provenance des autres pays.

Source : Calculs Banque de France, sur la base de données des Douanes et de la balance des paiements.

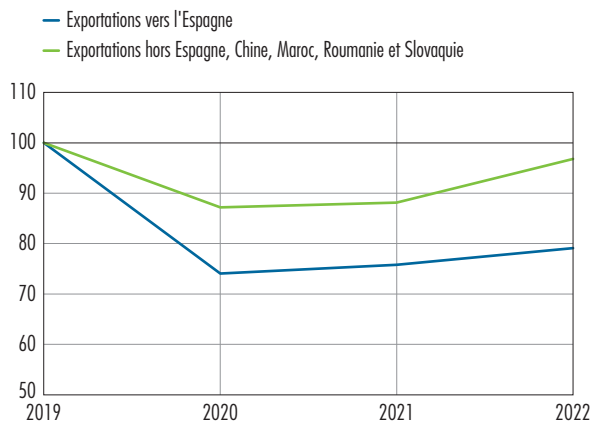
avec un rôle croissant de la Chine. Si la part de cette dernière dans les importations douanières croît de manière extrêmement prononcée, elle demeure à ce jour plus modeste dans les dépenses en négoce international. Cela indique que la Chine est principalement un pays fournisseur de pièces détachées destinées à l'assemblage dans des usines en France et qu'elle ne figure pas parmi les principaux pays d'assemblage final des produits automobiles des grands groupes français.

Afin d'identifier l'émergence de nouveaux pays fournisseurs pour les groupes automobiles français, les importations en douanes et en négoce international sont agrégées pour cinq pays : la Chine, l'Espagne, le Maroc, la Roumanie et la Slovaquie. Ces données sont comparées à la moyenne des autres pays (cf. graphique 3). L'écart avec ce point de référence met en évidence la progression relative du volume occupé par chacun de ces pays dans les chaînes de valeur. On observe que ces montées en

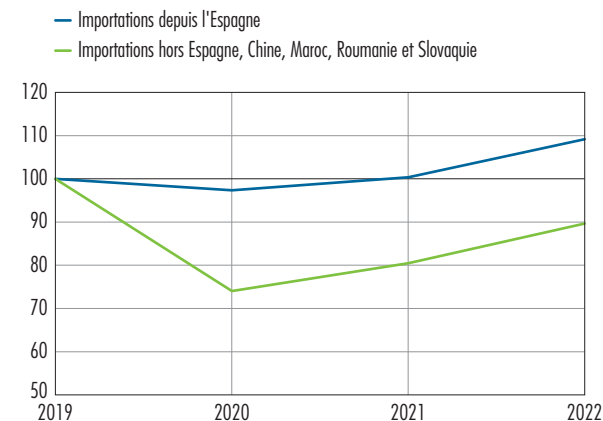
G4 Échanges des grands groupes automobiles français avec l'Espagne et comparaison avec un ensemble de référence des pays partenaires

(base 100 = 2019)

a) Exportations vers l'Espagne



b) Importations depuis l'Espagne



Note : Les échanges de biens mesurent les données douanières et le négoce international.

Source : Calculs Banque de France, sur la base des données de la balance des paiements et des Douanes.

puissance se succèdent et correspondent aux dates d'implantation des constructeurs français dans chacun de ces territoires.

Le cas espagnol mérite une attention particulière en raison de son rôle historiquement majeur parmi les fournisseurs étrangers des grands groupes automobiles français. Le graphique 4 *supra* démontre que, tandis que les envois successifs de la part du Maroc, de la Slovaquie et de la Roumanie se distinguent nettement, le transfert de chaînes de valeurs de la France vers l'Espagne a coïncidé avec les fluctuations conjoncturelles de la crise Covid de 2020. Ce transfert de production de la France vers l'Espagne a pu être difficile à identifier sur le moment, du fait de sa concomitance avec le recul important de la production, comme de la consommation, pendant la crise sanitaire. La moindre contraction des importations depuis l'Espagne et, à l'inverse, la plus grande contraction des exportations vers l'Espagne que vers les autres pays témoignent d'un approfondissement du déplacement de la chaîne de valeur vers l'Espagne, qui a eu lieu exactement à cette période.

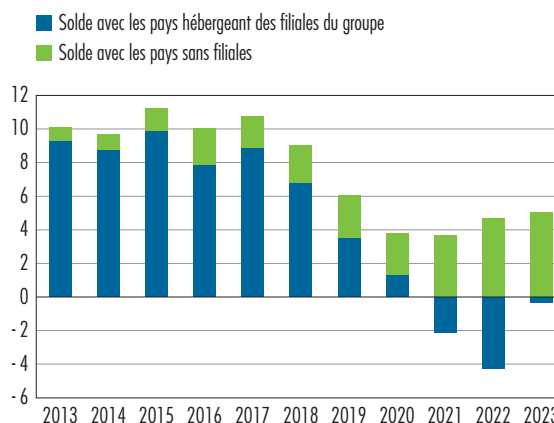
2 La mutation de l'industrie automobile française se caractérise par un déplacement des chaînes de valeur à l'international

La localisation des filiales redessine le commerce international des constructeurs automobiles français

La contribution, historiquement positive, des constructeurs et équipementiers français au solde commercial en début de période (9,3 milliards d'euros en 2013) s'est progressivement effacée, jusqu'à devenir négative dans les pays où la présence de filiales est importante (- 4,2 milliards en 2022). En revanche, le solde reste largement excédentaire et progresse dans les pays sans filiales (4,7 milliards en 2022), c'est-à-dire sur les marchés dépourvus d'unités de production. La réallocation internationale des chaînes de valeur des industriels automobiles français constitue un facteur clé de la détérioration du solde commercial depuis 2018. Afin de mieux quantifier cet effet, le graphique 5 distingue le solde commercial des biens des groupes automobiles français en fonction de l'existence ou non de filiales dans ce pays. Le solde commercial avec les pays où sont implantées des filiales

G5 Solde commercial de biens des constructeurs français par pays de contrepartie

(en milliards d'euros)



Note : Les échanges de biens mesurent les données douanières et le négoce international.

Source : Calculs Banque de France, sur la base des données de balance des paiements, des Douanes et de l'enquête sur les liaisons financières entre sociétés (Lifi, Insee).

françaises est calculé en croisant deux sources : les flux de commerce extérieur et l'enquête sur les liaisons financières entre sociétés (Lifi) de l'Institut national des statistiques et des études économiques (Insee), qui recense les liens entre les sociétés mères et leurs filiales à l'étranger. On identifie ainsi, pour chaque entreprise et chaque période, si les flux d'exportations et d'importations ont lieu avec un pays où l'entreprise possède une filiale (cf. annexe méthodologique pour plus de détails).

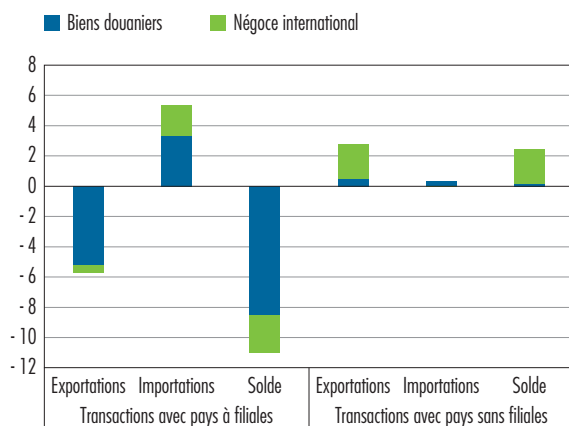
L'analyse de la diminution du solde commercial entre 2018 et 2022, selon les principales composantes du compte courant, permet d'identifier les différentes formes de commerce pratiquées par les constructeurs avec leurs filiales et de comprendre les causes de leur déclin.

En France, la dégradation du solde douanier dans les pays hébergeant des filiales résulte principalement de la diminution des exportations (cf. graphique 6 *infra*). Celles-ci reculent d'un peu moins de 6 milliards dans les échanges douaniers alors que les importations augmentent de près de 3 milliards pendant cette période.

La baisse des exportations automobiles françaises vers les pays abritant des filiales peut s'expliquer par une logique

G6 Variation 2018-2022 des flux commerciaux de biens des constructeurs français par pays de contrepartie

(en milliards d'euros)



Note : Les échanges de biens mesurent les données douanières et le négoce international.

Source : Calculs Banque de France, sur la base des données de balance des paiements, des Douanes et de l'enquête sur les liaisons financières entre sociétés (Lifi, Insee).

de pénétration des marchés. Une présence accrue des groupes français à l'étranger entraîne une commercialisation plus importante des véhicules à partir du pays où se trouvent les filiales du groupe grâce à la production réalisée sur place. Ces flux ne sont alors plus comptabilisés comme des exportations françaises dans les statistiques des douanes, contrairement aux transactions effectuées directement par la maison mère en France avec le reste du monde.

L'augmentation des importations douanières entre 2018 et 2022 paraît largement compatible avec la hausse de la part de la fourniture, dans des filiales situées à l'étranger, de véhicules finis ou de consommations intermédiaires, qui sont destinées à être utilisées dans une unité d'assemblage final demeurée en France.

La présence de filiales stimule les flux de négoce international. Elle permet d'augmenter de 2 milliards d'euros les exportations vers les pays sans filiales, tout en renforçant les importations en provenance des pays où elles sont implantées. Les groupes français importent ainsi des véhicules produits à l'étranger pour les réexporter sans passage par la frontière française. Seule la marge dégagée sur ces opérations est enregistrée dans le solde du négoce international de la balance des paiements.

La crise Covid a accéléré la baisse de la production en France

L'effondrement du solde douanier des constructeurs français à partir de 2020 invite à distinguer les facteurs conjoncturels liés à la crise sanitaire, de ceux relevant de l'accélération structurelle de la délocalisation des assemblages et d'intrants en dehors du sol national.

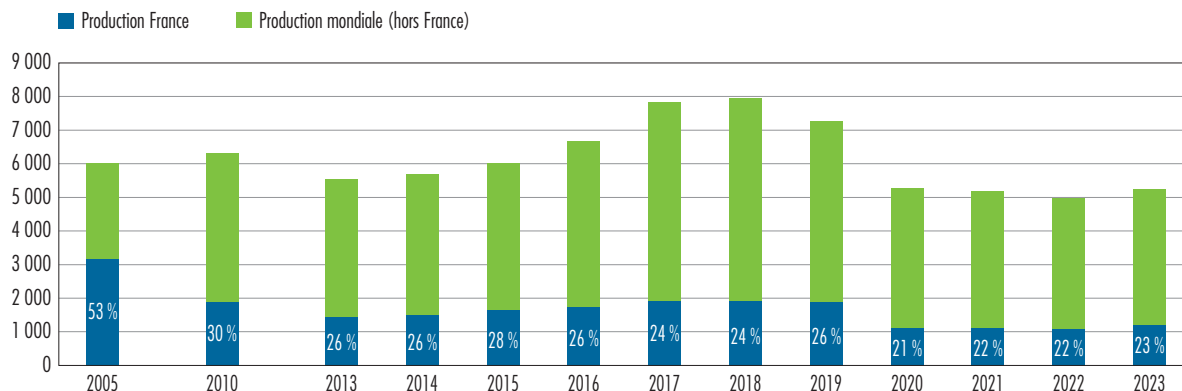
Au-delà de l'effet notable des évolutions conjoncturelles liées à la crise Covid, un mouvement de fond d'externalisation se dessine. Le graphique 7 *infra* montre, de façon encore plus directe, la délocalisation progressive d'une partie de la production vers les filiales établies dans d'autres pays. Ainsi, la part de la production des constructeurs français sur le territoire national a diminué de manière continue, passant de 53 % du total mondial en 2005 à seulement 26 % en 2019. Cette tendance s'est accentuée lors de la crise de 2020, où elle est tombée à 21 % de la production totale du groupe, sans connaître de redressement significatif depuis. Bien que la crise sanitaire ait coïncidé avec une accélération des délocalisations, le lien de causalité n'est pas établi, et il semble plus pertinent de parler de simple concomitance.

La baisse de la production en France traduit une tendance chez les constructeurs automobiles français à délocaliser vers l'étranger la production des gammes inférieures et économiques, qui bénéficient des débouchés les plus importants sur les marchés européens et internationaux. En revanche, la production maintenue en France concerne principalement les modèles de gamme moyenne, qui rencontrent un succès plus limité hors du marché national. Ce mouvement s'explique, d'une part, par la volonté de réduire les coûts de production des modèles à faible valeur ajoutée unitaire et, d'autre part, par la nécessité d'accéder aux marchés émergents, voire de développer des modèles spécifiquement adaptés aux marchés locaux.

Ainsi, les modèles les plus vendus des constructeurs automobiles français ne sont plus produits sur le sol national, mais en Europe de l'Est et en Afrique du Nord. L'Espagne constitue également un site de production majeur pour les constructeurs français, avec une grande diversité de modèles assemblés sur son territoire.

G7 Production de véhicules légers des constructeurs français

(unités produites en milliers et ratio de la production française en %)



Note : Hors Fiat Chrysler Automobiles (FCA) après 2021 (l'entité Stellantis déclarante a conservé le même périmètre que l'entité PSA précédant la fusion PSA-FCA).

Source : Calculs Banque de France, sur la base des données du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

L'internationalisation du secteur automobile réduit sa contribution positive au solde courant en France

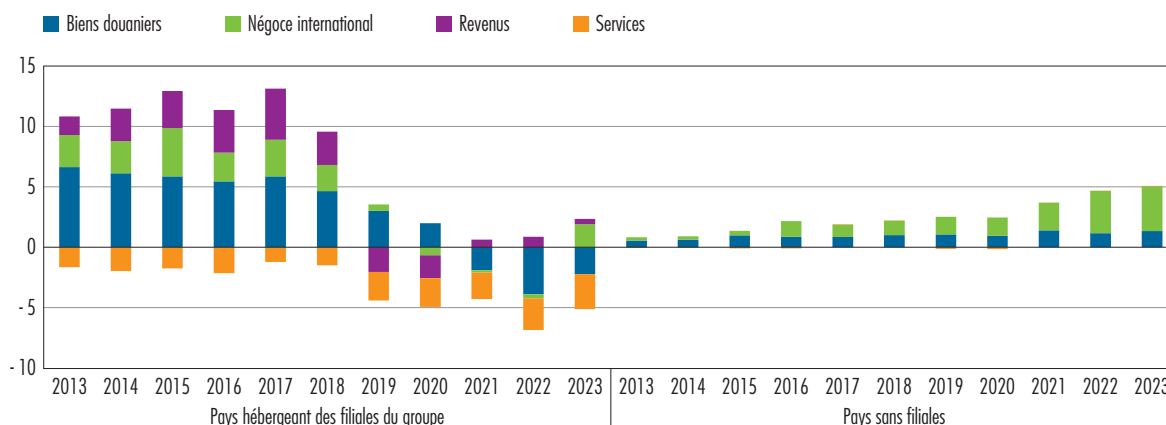
L'internationalisation des grands groupes de la filière automobile se traduit par une moindre contribution positive de ces derniers au solde courant de la France. En effet, les exportations qui transitent par les douanes françaises diminuent, les marchés extérieurs étant de moins en moins approvisionnés depuis le territoire national. Parallèlement, les groupes automobiles français importent des véhicules produits à l'étranger pour les réexporter, souvent sans transit par la France. Dans ce cas, seule la marge commerciale dégagée sur ces opérations est comptabilisée dans

le solde du négoce international de la balance des paiements, alors que, dans un scénario contrefactuel, l'intégralité de l'exportation aurait été enregistrée en douanes. L'augmentation des importations, notamment liée à la consommation intérieure de véhicules produits par des constructeurs français mais assemblés à l'étranger, constitue également un facteur déterminant de cette détérioration.

Les transactions courantes des groupes automobiles français se détériorent dès 2018 dans les pays où les constructeurs français possèdent des filiales de production (cf. graphique 8), notamment à travers les exportations de biens douaniers. Ni les services ni les revenus ne

G8 Compte courant des groupes automobiles français

(en milliards d'euros)



Source : Calculs Banque de France, sur la base des données de balance des paiements, des Douanes et de l'enquête sur les liaisons financières entre sociétés (Lifi, Insee).

semblent compenser cette perte. D'une part, le solde des services est négatif en raison des importations nettes, expliquées majoritairement par des services techniques fournis aux entreprises. D'autre part, les revenus reçus par la France sont affectés par les bénéfices réinvestis négatifs sur la période 2019-2020, ainsi que par la baisse significative des dividendes à partir de 2019. De plus, d'importantes fusions avec des groupes internationaux en 2021 pourraient expliquer une augmentation des dividendes versés par la France au reste du monde.

En revanche, ces effets sont partiellement compensés par les transactions courantes avec les pays sans filiales. L'excédent en biens vis-à-vis de tels pays traduit le fait que les véhicules finis sont fournis soit depuis la France (pour les biens enregistrés en douanes), soit depuis des pays où sont implantées des unités de production (pour le négoce international).

3 Mutations récentes des grands groupes automobiles français : internationalisation des chaînes de production et dégradation des comptes extérieurs de la nation

Si l'on considère l'ensemble du solde commercial des biens automobiles, le déficit français est un phénomène ancien et bien documenté, qui remonte à près de deux décennies. La forte pénétration du marché hexagonal par les véhicules importés s'est traduite par une situation de dépendance aux importations. Cependant, le phénomène inédit mis en évidence par cette étude réside dans le fait qu'en 2023, les constructeurs français eux-mêmes sont devenus des importateurs nets de biens en douane.

À cette date, et contrairement à la situation des années 2000 et 2010, l'activité internationale des constructeurs français ne contribue plus à limiter l'impact négatif des importations de véhicules de constructeurs étrangers sur le solde des biens, mais tend au contraire à l'accentuer. En effet, les importations de biens par les

constructeurs français dépassent désormais leurs exportations.

Cependant, il est essentiel d'adopter une approche comptable factuelle et d'éviter deux écueils : i) garder à l'esprit que la situation observée en 2023 ne constitue pas nécessairement une tendance vouée à s'amplifier ; et ii) nuancer l'analyse en balance des paiements – qui montre une contribution globalement négative de l'activité des grands groupes automobiles français – en tenant compte de leur stratégie de compétitivité à long terme.

En effet, comme l'illustre le graphique 2 de la section 1, la combinaison des exportations douanières depuis le territoire national et des recettes issues du négoce international révèle un record historique de pénétration des marchés mondiaux par les constructeurs français.

L'accès aux marchés extérieurs constitue un élément positif pour ces groupes et peut s'avérer essentiel au maintien de leur activité sur le long terme. En l'absence de scénario contrefactuel, il reste toutefois spéculatif de déterminer si une telle performance globale aurait pu être atteinte sans le mouvement de délocalisation observé.

En revanche, dans un contexte de mutation rapide de l'offre et de la demande en matière d'automobiles – marqué notamment par l'hybridation et l'électrification croissantes des véhicules –, de futurs ajustements des chaînes de production sont à prévoir. Ceux-ci pourraient, en toute hypothèse, ouvrir la voie à d'éventuelles relocalisations en France, à l'instar des annonces de Renault en 2021 concernant le rapatriement de la production de véhicules électriques et de cellules de batteries sur le territoire national à partir de 2025. Plusieurs facteurs pourraient favoriser cette transition, notamment la maîtrise des coûts grâce à l'intégration industrielle, la sécurisation des approvisionnements en composants clés, ainsi que les aides publiques telles que France 2030 ou les projets IPCEI Batteries³.

3 L'IPCEI Batteries est un projet européen visant à créer une filière industrielle stratégique de batteries en Europe, de la production à l'innovation. Il permet de financer des projets transnationaux pour renforcer l'autonomie technologique et la décarbonation de l'économie, avec une forte implication de la France à travers des acteurs comme ACC et Verkor.

Bibliographie

Corberand (J.), Fogelman (M.), Vatimbella (B.)
et Molière (Q.) (2024)

« Portrait de la filière automobile à l'heure de sa transition
vers l'électrique », *Les Thémas de la DGE*, n° 22,
direction générale des Entreprises, octobre.

Cotterlaz (P.), Jean (S.) et Vicard (V.) (2022)

« Les multinationales françaises, fer de lance du
commerce extérieur français, mais aussi de sa
dégradation », *La Lettre du CEPII*, n° 427, mai.

Vacher (T.) (2019)

« L'industrie automobile en France : l'internationalisation
de la production des groupes pèse sur la balance
commerciale », *Insee Première*, n° 1783, novembre.

Annexe méthodologique

La construction du compte courant de la balance des paiements repose en grande partie sur les données relatives aux échanges de biens, enregistrées de manière exhaustive par les services douaniers. Ces données sont complétées afin de mesurer, entre autres, le négoce international, les échanges de services ainsi que les revenus. La compilation statistique s'appuie notamment sur les déclarations directes d'environ un demi-millier de grands groupes, appelés déclarants directs généraux (DDG), qui transmettent à la Banque de France l'ensemble de leurs opérations internationales. En revanche, les transactions des entités de taille plus modeste sont estimées à partir d'enquêtes par sondage, menées sur la base d'un échantillon représentatif.

Dans la présente étude, nous analysons la contribution des industriels français au solde des biens de la balance des paiements. Pour ce faire, notre analyse repose sur un panel composé des 500 plus grands déclarants, présents de façon continue entre 2013 et 2023, afin d'éviter tout biais de composition. Ainsi, pour chaque entreprise déclarante identifiée par son numéro Siren, nous disposons, en combinant les données douanières avec les collectes de la balance des paiements, d'une vision à la fois comptablement exhaustive, et finement granulaire, de la contribution de ces entités à la balance courante de la France.

Plus spécifiquement, cette étude se concentre sur les principaux groupes français de construction automobile à

dimension mondiale, ainsi que sur les autres DDG industriels de la filière automobile (équipementiers) présents dans notre panel, même si la taille de leurs activités enregistrées par les Douanes ou déclarées auprès de la direction de la Balance des paiements demeure modeste en comparaison de celle des constructeurs.

En revanche, l'activité de fabrication de pneumatiques pour véhicules n'a pas été incluse dans le périmètre de l'analyse, dans la mesure où elle est considérée comme une activité à part entière, et non comme un intrant direct de la chaîne de valeur de la construction automobile. Les pneumatiques relèvent en effet d'une logique de fourniture de consommables, facilement substituables par le constructeur, le distributeur ou même le client final, contrairement aux composants fournis par les équipementiers, intégrés dans le processus de production.

Enfin, la notion de solde commercial avec les pays hébergeant des filiales (cf. section 2), est établie à partir de l'appariement entre les différents flux de commerce mesurés dans la balance des paiements et l'enquête sur les liaisons financières entre sociétés (Lifi) de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), qui décrit les relations financières entre une société mère et ses filiales. Les exportations et importations sont appariées par identifiant d'entreprise selon que le pays de contrepartie de ces flux accueille ou non des filiales pour un groupe et une période de référence donnés.

Éditeur

Banque de France

Directeur de la publication

Claude Piot

Rédaction en chef

Céline Mistretta-Belna

Secrétaire de rédaction

Nelly Noulain

Réalisation

Studio Création

Direction de la Communication

ISSN 1952-4382

Pour vous abonner aux publications de la Banque de France

<https://www.banque-france.fr/fr/alertes/abonnements>

